REGLEMENTATION GENERALE AUTO-CROSS ET SPRINT CAR

Toutes les épreuves Auto-Cross et Sprint Car Hors Championnats et Coupes de France comptent pour le TROPHEE NATIONAL AUTO-CROSS ET SPRINT CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

La liste des officiels ayant donné par écrit leur accord à l'organisateur figurera dans le règlement particulier de l'épreuve et sera composée au minimum de :

- Observateur de la FFSA et de la FIA suivant les cas,
- Collège des Commissaires Sportifs : collège unique à ***obligatoire (3 ou 5 membres).***
- 1 Directeur de course **Circuit**, responsable du meeting
- 1 Directeur de course adjoint par discipline (dans le cas où il y a une coupe de marque et/ou une épreuve de doublure, il devra y avoir 1 Directeur de Course adjoint supplémentaire),
- 1 Directeur de Course adjoint à la Direction de Course pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 Directeur de Course adjoint à la Direction de Course pour les grilles de départ,
- 2 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents (en régional, la licence de chef de poste est autorisée),
- 1 responsable des Commissaires Techniques Licence A ou B. (Le responsable des Commissaires Techniques sera le Commissaire délégué par la FFSA seulement pour les épreuves du Championnat de France)
- 5 Commissaires Techniques,
- ***1 responsable des vérifications administratives nommé par l'OFAC (Championnat de France uniquement)***
- 1 responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 1 Commissaire responsable du Parc Fermé,
- 1 médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable du service presse,
- 1 chronométreur responsable ***+ 2 chronométreurs licenciés adjoints***

1.2. HORAIRES

Déroulement obligatoire pour toutes les épreuves Auto-cross et Sprint Car, à l'exception des épreuves organisées en nocturne
D3 Sprint Car, D2 2 litres, D1 Sprint Car Féminines, D3 2 litres, D2 Sprint Car, D2 libre, D1 Sprint Car, D3 libre.
Cet ordre sera appliqué dès les essais chronométrés, les manches A, B et C et les Finales.
Une épreuve comprend : les vérifications administratives et techniques, des essais chronométrés, un warm up, des manches qualificatives, des Finales, une remise des coupes ou des prix (facultative).
L'horaire détaillé sera précisé au règlement particulier de l'épreuve suivant le schéma obligatoire ci-dessous

- 10 voitures maximum par série d'essais
- Briefing écrit obligatoire, oral à la discrétion de la Direction de Course
- Manches qualificatives sur 5 tours
- Finales sur 7 tours

SAMEDI	***DEBUT***	***FIN***
Vérifications administratives et techniques	7h00	10h00
Séance n°1 essais chronométrés	9h30	12h00
Pause déjeuner	12h00	13h00
Séance n°2 essais chronométrés	13h00	15h30
Manche A	15h45	18h45

Pour les épreuves du Trophée National, dont le nombre d'engagés est inférieur ou égal à 120, le meeting pourra débuter à 14h00.

DIMANCHE	*DEBUT*	*FIN*
Warm up	8h00	9h00
Manche B	9h00	12h00
Pause déjeuner	12h00	13h15
Manche C	13h30	16h30
Finale	16h30	18h30

Il ne sera pas possible de dissocier l'Auto-Cross du Sprint Car sauf dérogation accordée par la FFSA après étude du dossier.
Les épreuves d'Auto-Cross et Sprint Car sont inscrites au calendrier national de la FFSA.

1.3. VERIFICATIONS

Les vérifications auront lieu le samedi entre 7h00 et 10h00.
Si les concurrents ne peuvent être présents lors des vérifications, ils pourront se faire représenter.
Dans tous les cas, devront être présentés :

- la licence,
- une pièce d'identité,
- le passeport technique pour les concurrents français,
- la documentation relative au moteur pour les Sprint Car.

Au cas où un véhicule n'appartiendrait ni au concurrent, ni au conducteur, il sera demandé de fournir une autorisation du propriétaire.

Vérifications techniques avant l'épreuve

Les concurrents s'engagent à présenter un véhicule conforme à la réglementation.
Les vérifications porteront sur la sécurité.
Le départ sera refusé à tout véhicule non conforme pour raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.
Le lieu, la date et l'heure des vérifications seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé d'organiser les vérifications administratives et techniques en même temps et au même endroit. Les convocations doivent être prévues par division dans des tranches horaires différentes et en tenant compte de l'ordre de passage des divisions aux essais chronométrés (il est obligatoire de prévoir des essais pour chaque division).
Les convocations préciseront l'heure à laquelle les pilotes doivent se présenter aux contrôles administratifs, puis l'heure à laquelle ils doivent se présenter aux contrôles techniques. S'ils ne la reçoivent pas, il leur appartient de téléphoner au secrétariat de l'épreuve pour connaître leur heure de convocation. Tout retard aux vérifications sera sanctionné par les amendes prévues à l'article 8, à condition que le pilote se présente dans les horaires prévus au règlement particulier (sauf cas particuliers jugés par le Collège des Commissaires Sportifs). Les concurrents auront la possibilité de faire établir un passeport technique en dehors des horaires du contrôle technique à condition de prévenir l'organisateur au moment de son engagement.

Vérifications techniques en cours d'épreuve

Des contrôles techniques complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment. Le pilote convoqué est tenu de présenter sa voiture immédiatement à chaque notification qui lui sera faite par le Directeur de Course. Les contrôles sont décidés par le Collège des Commissaires Sportifs ou par le Directeur de Course, après approbation du Collège. En cas de non conformité ou de non présentation, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera l'une des sanctions prévues par le Code Sportif International.

1.3.1. Horaires des vérifications

DIVISION	NOMBRE MAXI	HEURE DEBUT	HEURE FIN
D3 sprint car	30	7h00	7h20
DII 2 litres	30	7h20	7h45
D1 féminine	20	7h45	8h00
DIII 2 litres	30	8h00	8h20

D2 sprint car	30	8h20	8h45
DII libre	30	8h45	9h00
D1 sprint car	45	9h00	9h40
DIII libre	30	9h40	10h00

ARTICLE 2. ASSURANCES

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES

Priorités A

- ***Prioritaire A1*** : figurer dans les 10 premiers du classement des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente.
- ***Prioritaire A2 :*** figurer dans les 7 premiers du classement du Trophée National* Auto-Cross et Sprint Car ou entre la 11ème et la 18ème place du classement des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente.
- ***Prioritaire A3*** : champions d'Europe ou pilotes ayant terminé dans les 3 premiers du Championnat d'Europe dans une des deux divisions au cours des 3 dernières années.
- ***Prioritaire A4*** : champions de France ou pilotes ayant terminé dans les 3 premiers du Championnat et Coupe de France Auto-Cross et Sprint Car au cours des 2 dernières années.

Tout pilote prioritaire A conserve son statut même en cas de changement de catégorie.

Priorités B

Pilotes désignés pour l'année en cours par la Commission Auto-Cross et Sprint car.

- ***Prioritaire B1*** : pilote désigné du fait de son statut particulier : journaliste, sportif de haut niveau, personne médiatique.
- ***Prioritaire B2*** : pilote désireux de participer à toutes les épreuves des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint car.
    - Ce pilote devra adresser entre le **1er et le 31 janvier** de chaque année une demande écrite auprès de l'OFAC. La Commission Auto-Cross et Sprint car de la FFSA statuera du bien fondé de la demande ou non. Cette demande devra être accompagnée d'un chèque de caution de **700 € à l'ordre de la FFSA** garantissant sa participation à toutes les épreuves des Championnats et Coupes de France.

En cas d'absence à l'une des épreuves sauf cas de force majeure apprécié par la Commission Auto-cross et Sprint car, cette somme sera encaissée.

3.2. ENGAGEMENTS

Pour les épreuves hors Championnats et Coupes de France

Les pilotes prioritaires devront adresser leurs engagements et chèques (ces derniers seront encaissés une fois l'épreuve courue) à chaque ASA organisatrice avant le dernier jour calendaire du mois de janvier de chaque année.
En cas de non participation d'un pilote à une épreuve, et quel que soit son statut, il devra annuler par tout moyen écrit (fax, e-mail, courrier, etc.) son engagement auprès de l'organisation au plus tard l'avant dernier mercredi minuit de chaque épreuve. Dans ce cas, le chèque d'engagement sera renvoyé au pilote ou détruit. Au-delà de cette date, l'engagement sera validé et le montant restera acquis à l'organisateur.

Pour chaque épreuve, 4 semaines avant la date de clôture des engagements, l'organisateur publiera par internet la liste prévisionnelle des engagés qui devra ainsi être complétée par les pilotes invités dans la limite de 30 pilotes par division, à l'exception de la division 1 sprint car masculine pour laquelle la limite est fixée à 45 et la division 1 sprint car féminine à 20.
La date limite d'engagement pour les pilotes invités par l'organisateur est fixée au lundi minuit précédant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) ou équivalent pour les jours fériés.

Les pilotes prioritaires A1, A3 et A4 et les pilotes prioritaires B ne marqueront pas de points au Trophée National.
Un classement ne retenant que les pilotes autorisés à marquer des points sera extrait du classement général de chaque épreuve.
Le montant des droits d'engagement est fixé **à 70 €** pour toutes les divisions.

3.3. EQUIPAGES

Chaque voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote à l'exception de la D1 Sprint car Féminine.
Au sein d'une même épreuve, un pilote ne pourra s'engager que dans une seule division.
Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de division n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

3.3.1. Licences

Conforme à la réglementation des licences.
Les pilotes des divisions 1, 2 et 3 Sprint Car sont admis à participer avec une licence régionale ou un Titre de Participation.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures des divisions suivantes :

- D2 libre
- D3 libre
- D2 2 litres
- D3 2 litres
- D1 Sprint Car
- D2 Sprint Car
- D3 Sprint Car
- D1 Sprint car Féminine.

4.1.1. Concurrents admis

Dans le cas où dans une division le nombre de concurrents autorisés à prendre le départ serait inférieur à 5, il sera possible de les faire courir dans la division la plus proche soit :

- Les voitures d'Auto-Cross D2 libre avec les D2 2 litres.
- Les voitures d'Auto-Cross D3 libre avec les D3 2 litres.
- Les voitures Sprint Car D2 avec les D1 féminines.
- Les voitures Sprint Car D1 et D3 courront toujours séparément.

Toutes les divisions doivent être admises à participer.
Le nombre de séries par division est libre dans la limite de 17 séries maximum.
Toutefois, dans les manches qualificatives, lorsque dans une division, le nombre de concurrents autorisés à prendre le départ est supérieur ou égal à 11, il est possible d'organiser deux séries.

Le nombre maximum de concurrents engagés ***est libre dans chaque*** division ***dans la limite de 245 pilotes maximum.***
Par division et dans chacune des manches qualificatives, le nombre de séries ne peut être supérieur à 3 dans la limite de 17 séries maximum.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.3. TRANSPONDEURS

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur ***de marque CHRONELEC.***

Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve. Chaque pilote est responsable du bon fonctionnement de son transpondeur. En cas de non fonctionnement du transpondeur, il ne pourra prétendre à aucun classement.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Des numéros de compétition conformes aux prescriptions générales devront être présentés une seule fois de chaque côté de la carrosserie, ainsi que sur la partie avant de la voiture.
Ils seront tels que définis ci-dessous :

Pour les Sprint Car et monoplaces Auto-Cross

- **Un numéro de capot avant, visible de face**
  - hauteur de chiffre : 12 cm
  - largeur du trait : 3 cm

- **Deux numéros de coté**
  - hauteur de chiffre : 17 cm
  - largeur du trait : 3 cm
  - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
    - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
    - matériau : non-métallique recommandé
    - position :
      - à l'arrière de l'arceau principal
      - à 85 cm minimum du sol pour les Sprint Car
      - à 90 cm minimum du sol pour les monoplaces Auto-Cross

Pour les berlines

- **Un numéro de pare-brise**
  - hauteur de chiffre : 12 cm
  - largeur du trait : 3 cm
  - position : situé dans l'angle supérieur du coté opposé au poste de pilotage

- **Deux numéros de coté**
  - hauteur de chiffre : 17 cm
  - largeur du trait : 3 cm
  - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
    - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
    - position :
      - vitre latérale arrière (porte arrière ou custode)
      - à l'avant de cette vitre
      - le plus haut possible

Sprint Car

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
  - Division 1..... orange (RAL 2008)
  - Division 2..... jaune (RAL 1016)
  - Division 3..... blanc (RAL 90 03)

Monoplaces Auto-Cross

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
  - Division 3 libre..... blanc (RAL 90 03)
  - Division 3 2 litres..... jaune (RAL 1016)

Berlines

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
  - Division 2 libre..... blanc (RAL 90 03)
  - Division 2 2 litres..... jaune (RAL 10 16)

Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur la voiture.
Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits tout-terrain, en application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, devront être respectées dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA pour les épreuves nationales et par la FIA et la FFSA pour les épreuves internationales.
Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.
Il ne peut y avoir à la même date aucune épreuve de la même discipline à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'une épreuve du Championnat de France et/ou de la Coupe de France de cette même discipline, sauf accord écrit de l'ASA organisatrice.

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum d'épreuves et désigne chaque année les épreuves comptant pour les Championnats et Coupes de France ainsi que l'épreuve comptant pour le Championnat d'Europe.

6.1.3. Une présentation soignée de la piste et de ses abords est indispensable ***pour les épreuves du Trophée National et obligatoire pour les épreuves du Championnat de France.***
L'organisateur devra prévoir :

- Un PC course à la disposition du Directeur de Course, avec vue sur la piste et la zone de départ (à l'extérieur du tracé).
- Une salle de réunion du Collège des Commissaires Sportifs, isolée du bruit et dont l'accès est réservé uniquement aux membres du Collège.
- Une salle de presse avec un responsable en permanence, capable de donner des renseignements, de délivrer les accréditations piste, de faire des dossiers avec les résultats. Cette salle sera équipée d'une ligne téléphonique et de moyens de reproduction différents de ceux de l'organisation.
- Un secrétariat à proximité de la Direction de Course et du chronométrage, qui doit être équipé d'un téléphone et d'un fax dont les numéros figurent dans le règlement particulier de l'épreuve, de moyens de reproduction efficaces, d'une machine à écrire ou ordinateur avec sa secrétaire et du personnel nécessaire au bon fonctionnement du secrétariat, pour l'affichage et la diffusion des résultats.
- Un décorum avec drapeaux et/ou banderoles de la FFSA.

6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International.
- Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau jaune est présenté 2 tours maximum. En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.
- Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste et/ou l'entrée du parc fermé.
- Les poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.
- Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du Directeur de Course pour des circonstances particulières.
- Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.
- ***Pour les épreuves de Championnat de France, un cahier de suggestions réservé aux licenciés sera mis à disposition dans le local administratif ou technique tout au long du meeting. Ceux***

qui le souhaitent pourront faire part de leurs remarques. Chaque licencié devra s'identifier. Le cahier sera remis à l'observateur en fin de meeting.

- Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.
- Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.
- Tout pilote abandonnant la compétition doit prévenir le chargé des relations avec les concurrents ou le Directeur de Course et devra attendre l'autorisation de celui-ci avant de quitter le circuit.

6.3. Des marqueurs (pneus, quilles, piquets…) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé**.**

6.4. TABLEAUX D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage officiel doit être situé à proximité immédiate du parc des concurrents et/ou de la pré-grille. Il devra être signalé et à l'abri des intempéries. L'emplacement exact sera précisé au règlement particulier. Une permanence du chargé des relations avec les concurrents sera située dans un local (tente, caravane...) placé à côté du panneau d'affichage. Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de l'épreuve, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio…).

- La liste des engagés et les horaires seront affichés par l'organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, l'ordre de passage aux essais et le classement général provisoire seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- Le classement des essais officiels, des manches qualificatives et la composition des grilles des finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage.
- Le classement officiel définitif sera affiché et signé par le Collège des Commissaires Sportifs.

6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

La date, l'heure et le lieu de la première réunion du Collège des Commissaires Sportifs seront précisés au règlement particulier.
Les autres réunions auront lieu : après les essais chronométrés, après les manches qualificatives et après les finales.

6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

6.6.1. Les pistes devront obligatoirement recevoir, ***la semaine qui précède,*** un traitement efficace avec un produit anti poussière (type Dustech, sel…), l'arrosage n'étant pas considéré comme un traitement efficace.
Pendant l'épreuve, la piste doit être maintenue en état de telle façon que les pilotes puissent avoir une bonne vision. L'organisateur prendra toutes les dispositions utiles pour maintenir une visibilité correcte.
L'arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre ***et contrôle*** du Directeur de Course. ***Pour les épreuves de Championnat de France, il devra être assuré avec le brumisateur mis à disposition par l'OFAC. Le niveau d'humidification de la piste ne devra pas perturber le bon déroulement de la course***

6.6.2. Des engins d'entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, niveleuse, etc…

6.6.3. Des moyens de liaison entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef et les chargés des relations avec les concurrents sont obligatoires.
Un système de liaisons radio (TW) portable et efficace (avec casques antibruit) est obligatoire (éviter les CB).
Le Directeur de Course devra pouvoir contacter par radio :

- Les chefs de poste de commissaires,
- Le responsable de la sécurité et du service d'ordre,
- Le responsable de l'entretien de la piste,
- Le responsable des dépanneurs,
- Le responsable de la pré-grille,
- Le responsable des commissaires techniques.

6.7. SECURITE
6.7.1. Paddocks
Responsable de la sécurité

Il sera nommé par l'organisateur et sera chargé de toutes les questions de sécurité.

Espaces

Il sera attribué un espace minimum de 12,5 m x 8 m (100 m^2) pour chaque concurrent,
Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent, s'il existe un moyen pour cela.
Une zone libre de 1 mètre de largeur sera obligatoirement prévue entre chaque espace.

Couloirs de circulation

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètre et si possible stabilisés. La circulation se fera en sens unique et au pas.
Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

Accès au paddock (laissez-passer)

Selon les règlements de chaque discipline.
L'accès au paddock est autorisé pour le public mais l'accès aux structures des concurrents doit être interdit.

Prévention Incendie

Tous les concurrents doivent recevoir un plan du paddock avec les emplacements des moyens de sécurité. L'échelle sera de 1/1000ème minimum. Seront indiqués les voies et le sens de circulation, les points d'entrée et de sortie de la piste, et les points d'accès et de sortie du public.
Chaque concurrent devra, dans sa structure, disposer d'au moins un extincteur (6 kg minimum) à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l'organisateur.
L'organisateur mettra en place deux emplacements Incendie séparés au plus de 120 mètres. Il ne devra pas y avoir plus de 90 mètres en utilisant les couloirs de circulation pour atteindre un emplacement incendie. Ces emplacements devront être clairement signalés.
Chaque emplacement devra être équipé de 4 extincteurs à mousse de 9 kg, de 4 extincteurs à poudre sèche de 5 kg, et de 4 seaux de sable d'au moins 10 litres.
La pénalité pour défaut d'extincteur dans les parcs est de 200 €.
Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion.
Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Pollution

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toute la durée du meeting.
Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses…) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place.
La pénalité pour défaut de bâche dans les parcs est de 200 €.
Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion.
Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Secours médicaux

- 2 médecins, dont un médecin spécialisé en médecine d'urgence ***affecté à la course.***.
- 2 ambulances médicalisées dont au moins une en permanence pendant toute la durée de l'épreuve.
- Un 4x4 pour les interventions rapides sur le circuit. Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course. Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.
- Un service de secouristes doit être prévu dans les enceintes réservées au public.

L'(es) emplacement(s) du centre médical doit être indiqué sur le plan. Ce centre doit disposer d'eau chaude et d'eau froide. Il devra y avoir au moins 4 secouristes. Le médecin chef désigné sera joignable directement par le Directeur de Course. Il devra y avoir un service pour les concurrents et pour le public, au moins une tente avec des secouristes et un médecin.

Divers

Les rallonges électriques utilisées par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100.

6.7.2. Moyens d'intervention obligatoires

Un véhicule d'intervention rapide (pick up 4x4) sur le circuit.

Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course. Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.
A son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,
- Deux personnes spécialisées en incendie et équipées (pompiers ou personnes formées),
- Un pilote en liaison radio avec le directeur de course,
- 10 extincteurs à eau et à poudre,
- 1 extincteur à boule 50 kg de poudre,
- Du matériel divers (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),
- Il devra être stationné à proximité de la grille de départ, avec accès direct à la piste. L'équipage, en tenue, se tiendra à bord pendant toute la durée des courses, le moteur du véhicule en marche, et il partira aussitôt qu'il en aura reçu l'ordre du Directeur de Course.

6.8. DEPANNAGE

Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps. Il y aura au ***minimum*** deux ***véhicules*** 4x4 ***ou quads***, ***deux tracteurs*** (tracteurs avec un câble et deux dépanneuses ***avec plateau basculant si possible,*** capables de soulever une voiture.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Pendant l'épreuve, à tout moment, le Directeur de Course pourra décider de faire faire un tour complet de reconnaissance. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont la voiture est immobilisée sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur sa voiture. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course.

7.1. ESSAIS

7.1.2. Essais chronométrés

Deux séances d'essais chronométrés par division de 4 tours chacune seront organisées.
Les séries seront composées de 10 pilotes maximum. ***Le nombre de pilotes par série sera aussi égal que possible (exemple : pour 25 partants : 2 séries de 8 et 1 série de 9).***
L'ordre de passage des pilotes sera le suivant :

- Première séance : par ordre croissant des numéros,
- Deuxième séance : par ordre décroissant des numéros.

[Ex : la première série de la première séance regroupera les 10 premiers numéros et ainsi de suite par série de 10 pilotes, à l'exception de la D1 Sprint Car où la dernière série de chaque séance sera composée de 5 pilotes.]

Le meilleur temps réalisé par chaque pilote sur un tour dans les deux séances d'essais sera retenu pour le classement général des essais. Il permettra de déterminer la position de départ de chacun pour la première manche.
En cas d'égalité, le 2ème meilleur temps au tour servira à les départager.
Pour être qualifié un pilote devra effectuer au moins un tour de circuit.
Les essais se dérouleront sur 4 tours et se termineront dès qu'une voiture aura effectué 4 tours chronométrés.

7.2. BRIEFING

Il sera écrit et distribué aux pilotes lors des vérifications.
Le Directeur de Course, s'il le désire, pourra organiser un briefing oral.
Dans ce cas, l'information devra être faite aux pilotes lors des vérifications administratives.

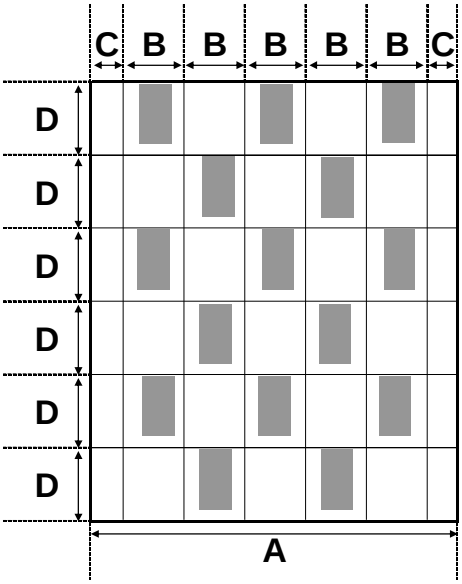
7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

Les courses se dérouleront sur 5 tours en manches, 7 tours en Finale.

7.3.1.1. Grilles de départ

Pour les manches qualificatives et les finales, les grilles seront de type 3-2-3-2 avec la pôle position à la corde. Le pilote ayant la pôle position a le choix de son emplacement sur la première ligne. Le deuxième choisira sa place parmi celles restant disponibles, etc. La même possibilité de choix est laissée aux pilotes des lignes suivantes, le choix ne pouvant être fait que sur la même ligne. Le choix des pilotes doit être fait dès la mise en pré-grille ou après le tour de reconnaissance si celui-ci existe.



A : 14,5 mètres minimum (largeur minimale de la grille)
B : 2,5 mètres (largeur de grille par voiture)
C : 1 mètre minimum (distance minimale par rapport au bord de la piste)
D : 6 à 8 mètres (longueur de grille par voiture

7.3.1.2. Manches qualificatives

Il y aura 3 manches qualificatives pour chacune des divisions avec 2 séries de 15 pilotes maximum par division (à l'exception de la D 1 Sprint Car où il y aura 3 séries de 15 pilotes et des D1 Sprint Car Féminines où il y aura 2 séries de 10 pilotes).
Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

1ère manche qualificative

Selon le classement des essais chronométrés.
Les pilotes seront répartis dans les 2 séries (3 séries pour la D1 Sprint Car) par panachage des temps selon le classement des essais.
Sont concernés par le panachage des temps tous les pilotes qualifiés après les essais moins les éventuels abandons déclarés ou les pilotes exclus.
Un classement général sera établi à l'issue de la première manche qualificative en tenant compte des places obtenues dans chaque série.
Les ex æquo seront départagés par le temps total réalisé dans la première manche.

2ème manche qualificative

Selon le classement de la première manche.
Les grilles de la deuxième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la première manche.
Un classement général de la deuxième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série
Les ex æquo seront départagés par leur temps total réalisé dans la deuxième manche.

3ème manche qualificative

Selon le classement de la deuxième manche.
Les grilles de la troisième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la deuxième manche.
Un classement général de la troisième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série.
Les ex æquo seront départagés par leur temps total réalisé dans la troisième manche.

Dans chaque série de manche qualificative, les pilotes marquent des points selon la répartition suivante :

Auto-Cross et Sprint car	
1er	15 points
2eme	14 points
3eme	13 points
4eme	12 points

5ème	11 points
6eme	10 points
7eme	9 points
8eme	8 points
9eme	7 points
10eme	6 points
11eme	5 points
12eme	4 points
13eme	3 points
14eme	2 points
15eme	1 point

Les concurrents non partants marquent 0 point.
A l'issue des manches qualificatives, un classement général sera effectué par addition des points des deux meilleurs résultats de chaque pilote.
En cas d'ex aequo, ce sont les points obtenus dans la manche non retenue qui servira à départager les pilotes et s'ils sont toujours ex aequo, ce sera le meilleur temps total réalisé dans l'une des trois manches qui sera retenu, à nombre de tour égal.
Les 15 premiers pilotes seront qualifiés pour la Finale.
Seuls seront retenus les points marqués dans les deux meilleures manches
Seuls les pilotes ayant déclaré leur abandon se verront attribuer les points en fonction de leur classement au moment de leur abandon.

7.3.1.6. Finale

Un tour de reconnaissances devra obligatoirement être organisé avant chaque finale.
Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins une manche qualificative.
Par partant, on entend : prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.
Un pilote absent en Finale, ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui les précède et rejoindre le parc à allure réduite. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc. Dans le cas où un pilote serait déclassé ou exclu, un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

Les pilotes seront classés en fonction du nombre de tours entiers qu'ils auront accomplis et pour ceux qui auront accompli un même nombre de tours, d'après leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Les pilotes n'ayant pas passé la ligne d'arrivée seront classés ensuite en fonction du nombre de tours entiers accomplis et départagés comme précédemment.

Un classement général sera établi de la façon suivante :
- de la 1ère à la 15ème place : en fonction du classement de la Finale
- de la 16ème à la 30ème place : en fonction du classement à l'issue des manches.

En cas d'annulation de la finale, le classement de l'épreuve sera établi à l'issue des manches qualificatives. Dans ce cas, les points seront divisés par 2.
La remise des prix sera maintenue.
L'épreuve sera considérée comme annulée si les essais chronométrés et/ou les manches qualificatives n'ont pu être courus dans leur totalité.

A l'issue de la Finale, un classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après la finale.

7.3.4.2. Dans chaque épreuve un tirage au sort pour une ou plusieurs voitures sera systématiquement effectué parmi les 10 premiers de chaque division afin de procéder à des contrôles de stade 3 à 5, selon les directives qui pourront être données par la FFSA.

7.4. ARRET DE COURSE

Un nouveau départ ne pourra être donné qu'en cas d'arrêt de course signalé par le drapeau rouge, ou en cas d'erreur des officiels. Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure. Si un pilote

est jugé responsable d'un arrêt de course ou s'il a pris l'initiative de s'arrêter de lui-même avant le signal du drapeau rouge, il ne pourra pas reprendre le départ de la manche considérée.
Toute série arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être irecourue.
Lors de la finale si le nombre de tours effectué :

- est supérieur à 5 tours, la finale ne sera pas recourue.
- est compris entre 2 et 5 tours, la finale sera constituée sur le nombre de tours restant ; la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédent l'arrêt de course ; le classement de la finale étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2ème partie.
- est inférieur à 2 tours, la finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

7.5. DEPARTS ET DEPARTS ANTICIPES

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les épreuves comptant pour le Trophée National ou en cas de panne des feux.

▪ DEPARTS AU DRAPEAU

Une fois les voitures en place sur la grille de départ, il sera présenté un panneau « moteur » qui indique le début de la procédure de départ. Dans un délai de 5 secondes est présenté un panneau « 5 secondes ». Le départ est alors donné dans un délai de 1 à 3 secondes en levant le drapeau national.
La présentation des panneaux doit se faire en bordure de piste.

▪ DEPARTS AUX FEUX

Matériel

Il y aura un feu rouge et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent avoir au moins deux ampoules doublées. Ils devront être visibles de l'ensemble des pilotes, même en cas de soleil éclairant ces feux (des visières efficaces doivent être prévues). Il peut y avoir plusieurs blocs de feux à des endroits différents.
En plus de ces blocs, un feu orange clignotant sera placé de chaque côté de la piste à environ 100 m du départ. Il fonctionnera avec le feu orange au départ.
Sur chaque ligne de départ, placés perpendiculairement à la piste, seront prévus des feux rouges fonctionnant avec les feux de départ, placés de telle façon que les juges de départ puissent avoir dans leur champ de vision l'avant des voitures d'une même ligne et le feu rouge.

Procédure

La procédure de départ commence par la présentation d'un panneau "5 secondes".
Ensuite le départ est donné quant le feu vert s'allume. Il est recommandé de laisser le délai de 5 secondes environ avant d'allumer le feu vert afin de laisser aux pilotes le temps de se préparer au départ.
Chaque place de départ doit être équipée d'un système électronique et il doit y avoir une marge de 12 cm (+ ou - 2 cm) entre le système électronique de la voiture
Le chronométrage s'effectue à l'aide de transpondeur, au minimum au 1/100è de seconde. Le départ est donné uniquement après la mise en marche du système de détection des départs anticipés, dès le passage du panneau "5 secondes".

Départs anticipés

Le départ doit être donné une fois tous les véhicules rigoureusement immobiles.
Une caméra filmant les départs et le premier virage est recommandée.
Des pénalités seront appliquées conformément l'article 8 du présent règlement.
L'infraction devra être signifiée par la présentation du drapeau avertissement (noir et blanc) et un panneau avec son numéro et la mention "F.D".
La course ne sera pas arrêtée.

Contrôle automatique des faux départs

Le système de contrôle des faux départs est vivement recommandé pour le Championnat de France d'Auto-Cross.
Le système devra répondre au Cahier des Charges qui peut être obtenu sur demande à la FFSA.

Chronométrage

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100e de seconde. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire pour les disciplines qui le prévoient.

7.6. PARC FERME

A l'arrivée de la course, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé. Le Directeur de course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.
Les voitures restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire.
Tout pilote ne respectant pas cette règle sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. Les pénalités ci-dessous s'appliquent selon les règles du Code Sportif International :

- **Engagement non-conforme, droits d'engagement non payés, engagement hors délai**
  Refus de départ
- **Retard aux vérifications administratives, jusqu'à l'heure de clôture de fin des vérifications**
  Jusqu'à 30' 20€
  de 31' à 1h00 30€
  Plus de 1h00 50€
- **Voiture non-conforme aux vérifications techniques, tentative ou falsification des marques d'identification**
  Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
  Pendant et après l'épreuve Décision du CCS pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Bruit ou poids non-conforme**
  Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
  Pendant l'épreuve Décision du CCS remise en conformité avec annulation des résultats précédant le contrôle et/ou sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Falsification du bulletin d'engagement, fausses informations**
  Refus de départ. Décision du CCS pour demande de sanction
- **Licence non-conforme** Refus de départ
- **Equipement du pilote non-conforme**
  Avant l'épreuve Mise en conformité ou refus de départ
  Pendant l'épreuve Exclusion
- **Publicité non-conforme**
  Par infraction constatée Refus de départ
- **Non respect de la signalisation, devoirs des pilotes**
  Poussettes volontaires ou non Avertissement (drapeau)
  Poussettes répétées, volontaires ou non Décision du collège des commissaires
  Poussettes bénéficiant au fautif Décision du collège pouvant aller de l'exclusion de la manche à l'exclusion du meeting
  Autres cas Décision du CCS
- **Déplacement (sauf cas involontaire) ou franchissement des marqueurs délimitant la piste**
  5 secondes de pénalité
- **Vitesse excessive dans le parc concurrent, stationnement dans les couloirs de circulation**
  Décision du CCS
- **Absence de bâches et/ou d'extincteur**
  Par infraction Amende de 200€ par infraction + mise en conformité sinon exclusion
- **Absence ou retard au briefing des pilotes si celui-ci est prévu** Amende de 110€
- **Infraction aux règles de parc fermé** Décision du CCS.
- **Marche arrière sur la grille de départ** 3 secondes

Rappel : dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, si en cas d'exclusion, le résultat compte pour un résultat nul dans le Championnat ou la Coupe considérés et si une sanction est demandée ou non par la FFSA.

8.2. DEPARTS ANTICIPES

Le pilote qui déclenche le premier sa cellule de départ et/ou franchit sa ligne de départ avant le signal, est considéré comme celui ayant fait le départ anticipé.

- **1er départ anticipé dans une manche ou une finale :**

10 Secondes de pénalité ajoutées à son temps de la manche ou de la finale concernée.

Pénalité notifiée par le Directeur de Course.

- **2ème départ anticipé du même pilote dans le meeting :**

Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.
Pénalité notifiée par le Directeur de Course.

- **3ème départ anticipé du même pilote dans le meeting :**

Exclusion du meeting prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

8.3. NON RESPECT DE L'ORDRE DE PASSAGE AUX ESSAIS CHRONOMETRES

- 5 secondes si passage en même temps que sa division,
- Le plus mauvais temps de la division augmenté de 5 secondes si passage dans une autre division.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Dans chaque Auto-Cross & Sprint Car il sera extrait du classement général un classement des pilotes du Trophée National.
Une attribution de points sera faite comme ci-après :

1er	50 points	11ème	23 points	21ème	13 points
2eme	45 points	12eme	22 points	22eme	12 points
3eme	40 points	13eme	21 points	23eme	11 points
4eme	37 points	14eme	20 points	24eme	10 points
5eme	34 points	15eme	19 points	25eme	09 points
6eme	32 points	16eme	18 points	26eme	08 points
7eme	30 points	17eme	17 points	27eme	07 points
8eme	28 points	18eme	16 points	28eme	06 points
9eme	26 points	19eme	15 points	29eme	05 points
10eme	24 points	20eme	14 points	30eme	01 point

Seuls les pilotes ayant participé au minimum à 5 épreuves par année sportive seront retenus pour le classement du Trophée National.
Pour chaque pilote, le classement définitif du Trophée National s'établira comme suit : total de tous les points obtenus par chaque pilote divisé par le nombre d'épreuves auxquelles il a participé.

Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale. Il deviendra définitif 30 minutes après l'heure d'affichage du résultat provisoire, sauf dans le cas d'une réclamation ou d'un avis du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant et/ou la nature des prix distribués est laissé à la discrétion des organisateurs.
Dans le cas d'une remise des prix, le détail devra figurer au règlement particulier de l'épreuve.